Die Haftung des Frachtführers vor der Annahme und nach der Ablieferung des Frachtgutes.

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der
Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg
vorgelegt von

Waldemar Lust
Regierungsreferendar aus Pinne (Posen).

Referent: Prof. Dr. J. von Gierke.

Auszug.

1923

Die Haftung des Frachtführers vor der Annahme und nach der Ablieferung des Frachtgutes.

Nach § 429 und § 456 H.G.B. ist die Haftung des Landfrachtführers und der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung des Gutes auf die Zeit zwischen Annahme und Ablieferung des Gutes beschränkt. Um die Frage, inwieweit schon vor der Annahme und nach der Ablieferung eine Haftung des Frachtführers Platz greifen kann, zu beantworten, ist es nötig, sich über die Begriffe „Annahme“ und „Ablieferung“ des Gutes Klarheit zu verschaffen.

Unter „Annahme“ ist zunächst der Vorgang zu verstehen, durch den der Frachtführer den unmittelbaren Besitz des Gutes zwecks Ausführung der Beförderung erlangt. Vorausgesetzt ist, daß der Frachtvertrag bereits abgeschlossen ist oder wenigstens gleichzeitig mit der Uebergabe des Gutes abgeschlossen wird. Eine Annahme liegt aber meines Erachtens auch schon dann vor, wenn der Frachtführer den Besitz mittels eines auf ihn indossierten Traditionspapiers — man denke an einen Lagerschein — erlangt. Weiterhin gibt es auch Fälle, in denen eine Annahme durch Erlangung des Mitbesitzes zustande kommt, beispielsweise, wenn der Packer als Gehilfe des Frachtführers in der Wohnung des Absenders die Möbel zum Verpacken angewiesen erhalten hat. In allen Fällen ist das wesentliche, daß der Frachtführer die Möglichkeit erhält, zum Zwecke der Beförderung auf das Gut einzuwirken. Im Eisenbahnfrachtrecht kommt als weiteres Erfordernis der Annahme die Ausstellung und Uebergabe des Frachtbriefes an die Abfertigungsstelle hinzu.

Eine „Ablieferung“ liegt dann vor, wenn der Frachtführer den zum Zwecke der Beförderung erlangten unmittelbaren Besitz des Gutes aufgibt, sei es, daß der Empfänger dadurch selbst den unmittelbaren Besitz erhält oder sich auch nur mit der Aufgabe des unmittelbaren Besitzes seitens des Frachtführers einverstanden erklärt, ohne selbst unmittelbarer Besitzer des Gutes zu werden. Wesentlich ist aber das Einverständnis des Empfängers mit der Besitzaufgabe des Frachtführers, und insofern ist es unzutreffend, die Ablieferung als einen einseitigen Akt des letzteren anzusehen.

Auch durch Uebertragung des mittelbaren Besitzes wird die Ablieferung vollendet, wenn z. B. der Frachtführer das Gut auf Grund eines nachfolgenden Verwahrungsvertrages zwischen ihm und dem Empfänger in seinem unmittelbaren Besitze behält. Sie kann weiter dadurch ersetzt werden, daß der Empfänger die Fracht bezahlt und über den Empfang des Gutes quittiert hat, ohne aber bereits unmittelbaren oder mittelbaren Besitz am Gute erlangt zu haben; denn in einer solchen Quittung kann nichts anderes gesehen werden, als eine Vereinbarung der Parteien darüber, daß das Gut als abgeliefert gelten soll. Endlich kann eine Ablieferung zuweilen auch ohne Wissen und Willen des Empfängers erfolgen, wenn nur ein auf Besitzerwerb gerichteter Wille des Empfängers nachfolgt.

Wann kann nun der Frachtführer schon vor der Annahme oder noch nach der Ablieferung für Verlust und Beschädigung des Gutes haftbar gemacht werden?

Vor der körperlichen Uebergabe ist eine Haftung nur aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung denkbar. In dem Fall der Besitzerlangung durch indossiertes Traditionspapier ist ja die Annahme bereits erfolgt, handelt es sich also um eine Haftung nach der Annahme.

Hat der Frachtführer vor Abschluß des Frachtvertrages den unmittelbaren Besitz des Gutes erlangt, so liegt noch keine „Annahme“ vor. Hier ist eine Haftung möglich auf Grund eines Verwahrungsvertrages, der dem Abschlusse eines Frachtvertrages vorausgehen kann. Maßgebend sind die §§ 688 ff B.G.B.

Zu beachten ist, daß die Haftung für Lieferfristüberschreitung nicht auf die Zeit zwischen Annahme und Ablieferung beschränkt ist, daß also eine Haftung bereits vor der Annahme denkbar ist, wenn z. B. der Frachtführer die Abholung der Güter schuldhaft versäumt und dadurch ein Schaden entsteht.

Im Eisenbahnfrachtrecht ist der Fall der Anrollung der Güter durch die Bahn selbst oder durch von ihr bestellte Rollfuhrunternehmer zu berücksichtigen. Da die Annahme erst erfolgt ist, wenn Gut und Frachtbrief der Abfertigungsstelle übergeben sind, der Frachtvertrag mithin nur in den Räumen der Versandstation geschlossen werden kann, muß man zu dem Ergebnis kommen, daß die Bahn für den Transport bis zur Station nur nach den Regeln über den Landfrachtvertrag, also nicht bis zur höheren Gewalt haften kann.

Weiterhin ist eine Haftung der Bahn auf Grund eines der Annahme vorangehenden Verwahrungsvertrages möglich. Nach § 64 E.B.V.O. haftet die Bahn in diesem Falle regelmäßig wie ein entgeltlicher Verwahrer.

Bei Selbstverladung durch den Absender in ihm von der Bahn zur Verfügung gestellte Wagen ist die Bahn aus diesem „Wagenstellungsvertrag“ verpflichtet, die Wagen rechtzeitig zu stellen und eine ordnungsmäßige Beladung zu gewährleisten und haftet demnach gemäß § 63 E.B.V.O. für rechtzeitige Stellung des Wagens. Werden die Güter z. B. durch Rangieren der Züge beschädigt, so haftet die Bahn auch für Schadenersatz.

Eine Haftung nach der Ablieferung des Gutes wird sich in der Hauptsache aus einem nachfolgenden Vertrage, der in der Regel ein Verwahrungsvertrag sein wird, ergeben. Im Eisenbahnfrachtrecht wird bei Abrollung der Güter die Bahn bis zur höheren Gewalt haften, solange das Gut noch nicht in der Behausung des Empfängers abgeliefert ist, denn solange hat sie bzw. ihre Leute, als welche auch die von ihr bestellten Rollfuhrunternehmer anzusehen sind, den unmittelbaren Besitz des Gutes, den sie als Frachtführer erlangt hat, ist also eine Ablieferung noch nicht erfolgt.

Bei Selbstentladung durch den Empfänger wird man die Bahn noch aus dem Frachtvertrage haften lassen müssen, obwohl eine Ablieferung in dem Augenblick erfolgt ist, in dem der Empfänger mit der Entladung begonnen hat. Auch hier ist die Bahn, wie im Falle der Selbstverladung durch den Absender, verpflichtet, eine ordnungsmäßige Entladung zu gewährleisten und jede Störung zu verhüten. M. E. ist diese Verpflichtung noch als Bestandteil des Frachtvertrages anzusehen und haftet die Bahn demnach bis zur höheren Gewalt.

Im übrigen dürfte sich vor der Annahme und nach der Ablieferung des Gutes eine Haftung des Frachtführers wohl nur aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung und der ungerechtfertigten Bereicherung herleiten lassen.

Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so ist eine Ablieferung zwar noch nicht erfolgt. Gleichwohl aber haften Landfrachtführer und Eisenbahn in diesem Falle gemäß den allgemeinen Rechtsgrundsätzen über den Annahmeverzug nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit.

H. Meyer's Buchdruckerei, Halberstadt.